Deutscher Bundestag **Drucksache 16/530**
16. Wahlperiode 03. 02. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/406 –

Die Elbe als Wasserstraße

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan von 1992 sah eine Ertüchtigung der Elbe für eine weitestgehend ganzjährige Mindestfahrrinnentiefe von 1,60 m vor. Dieses Ziel ist bislang nicht erreicht worden und noch immer sind die Schäden des Hochwassers 2002 nicht vollständig behoben. Im Kapitel B.I.6.4. „Maritimen Standort und Binnenschifffahrt stärken“ des Koalitionsvertrages vom 11. November 2005 der Bundesregierung wird das Ziel formuliert, die notwendigen seewärtigen und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen gezielt und koordiniert auszubauen, um der Schifffahrt in den kommenden Jahren mehr Bedeutung zukommen zu lassen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind keine Ausbaumaßnahmen zur Elbe enthalten. Konkrete Aussagen zu Maßnahmen an Bundeswasserstraßen enthält der Koalitionsvertrag nicht. Wie die Elbe die verkehrliche Aufgabe in Zukunft zu erfüllen vermag, bedarf der weiteren Ausgestaltung der im Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 festgelegten Ziele zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt.

1. Ist es derzeit gewährleistet, dass der Schifffahrt zwischen Geesthacht und Dresden Mindestfahrrinnentiefe von mindestens 1,60 m und zwischen Dresden und der Grenze zu Tschechien von mindestens 1,50 m an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr zur Verfügung stehen, wie es im Jahr 2005 zwischen dem BMU und dem BMVBW vereinbart wurde?

Die Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bezieht sich auf den Gleichwertigen Wasserstand 89 (GLW 89) als Grundlage für das derzeitige Unterhaltungsziel. Die angesprochenen Fahr-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 1. Februar 2006 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

rinnentiefen stehen bei den entsprechenden Abflussverhältnissen derzeit nicht durchgehend zur Verfügung.

2. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel, auf der Elbe eine weitestgehend ganzjährige Mindestfahrrinnentiefe von 1,60 m zu erreichen, und wenn ja, welche flussbaulichen Maßnahmen sollen hierzu wann und wo umgesetzt werden?

Für die Elbe zwischen Geesthacht und Dresden soll eine Fahrrinnentiefe von mindestens 1,60 m und von mindestens 1,50 m im Abschnitt Dresden bis zur tschechischen Staatsgrenze an durchschnittlich 345 Tagen – bezogen auf den GlW 89, dem derzeitigen Bezugswasserstand der Elbe, der im Mittel von 7 trockenen und mittleren Jahren zwischen 1973 und 1986 an durchschnittlich 20 eisfreien Tagen erreicht oder unterschritten wurde – im Jahr im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen an den vorhandenen Stromregelungsbauwerken (Buhnen, Deck- und Leitwerke) erreicht werden. Partiell eingeschränkt sind dabei jedoch die Fahrrinnenbreiten. Dies entspricht dem Status quo der Schifffahrtverhältnisse vor dem Hochwasser vom August 2002. Durch gezielte Unterhaltungsmaßnahmen an den derzeit die Fahrrinnentiefe beeinflussenden lokalen Engstellen sollen die genannten Fahrrinnentiefen bezogen auf den GlW 89 bis zum Jahr 2010 wieder erreicht werden.

3. Welche Wasserbaumaßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren an der Elbe umgesetzt, um die Schiffbarkeit zu verbessern, und welche Kosten haben diese Maßnahmen verursacht?

In den letzten 10 Jahren wurden ca. 950 Buhnen und 30 km Deckwerke mit einem Aufwand von rund 35 Mio. Euro instand gesetzt. Im Rahmen der Geschiebebewirtschaftung (Baggerungen) zur Aufrechterhaltung der Fahrrinnentiefe im Bereich der Elbestrecke Kilometer 508 bis 521 sowie an weiteren Engstellen wurden ca. 10 Mio. Euro eingesetzt. Für Geschiebezugaben in der Erosionsstrecke bei Torgau wurden ca. 3 Mio. Euro verausgabt.

4. Welche Wasserbaumaßnahmen sind für die Elbe ab 2006 geplant, und welche finanziellen Mittel werden dafür bereitgestellt?

Im Jahr 2006 sind Instandsetzungsmaßnahmen an ca. 100 Buhnen und 3 Deckwerksabschnitten mit großen Schäden vorgesehen. Hierfür wird ein Haushaltsmittelbedarf von ca. 4 Mio. Euro angesetzt. Für Geschiebebewirtschaftungsmaßnahmen ist mit ca. 1,2 Mio. Euro Haushaltsmittelbedarf zu rechnen.

5. Wann werden die Instandsetzungsarbeiten der Folgeschäden des Hochwassers von 2002 vollendet sein?

Im Jahr 2010 werden die Folgeschäden des Hochwassers von 2002 beseitigt sein.

6. Wie ist der Stand der Umsetzung zur Erfüllung der EU-Wasserrahmenrichtlinie im Bereich des sächsischen und sachsen-anhaltinischen Flussabschnittes der Elbe?

Zuständig für die Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sind die Bundesländer. Seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sind

bei Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen die Bewirtschaftungsziele der WRRL zu berücksichtigen.

7. Von welchen Gütern und Gütermengen geht die Bundesregierung auf der Elbe aus, wenn eine weitestgehend ganzjährige Mindestfahrrinnentiefe von 1,60 m erreicht wird, und welche Zunahme würde durch die Vollendung des Saalekanals hinzukommen?

Die für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erstellte Verkehrsprognose für das Jahr 2015, die für die Elbe oberhalb Lauenburg eine Fahrrinnentiefe von 1,60 m bei GlW 89 voraussetzt, geht von folgenden Transportmengen aus:

– oberhalb Hamburg bis zum Elbeseitenkanal: ca. 15 Mio. t
– unterhalb Magdeburg: ca. 4,6 Mio. t
– oberhalb Magdeburg: ca. 3,8 Mio. t.

In den unteren Streckenabschnitten dominieren bei den beförderten Gütern Mineralölprodukte, Kohle sowie chemische Erzeugnisse, oberhalb Magdeburgs liegt der Schwerpunkt neben den chemischen Erzeugnissen auf Nahrungs- und Futtermitteln.

Im Fall des Ausbaus der unteren Saale (Schleusenkanal bei Tornitz) wird für die Saale ein Gesamttransportaufkommen von 1,5 Mio. t prognostiziert. Gegenüber dem Vergleichsfall (ohne Ausbau der Saale) entspricht dies einem Zuwachs von rund 1,4 Mio. t. Der überwiegende Teil der Transportmenge (ca. 80 %) entfällt auf die Transportrichtung zu Tal. Transporte in bzw. aus Richtung Tschechien sind deutlich geringer.

8. Wie viele Brücken müssten angehoben werden, um einen dreilagigen Containerverkehr von Hamburg bis Berlin bzw. Magdeburg zu gewährleisten?

   Wie viele Brücken müssen angehoben bzw. erneuert werden, um einen ganzjährigen dreilagigen Containerverkehr über die Elbe zwischen Hamburg und Magdeburg sowie zwischen Magdeburg und Dresden sowie einen ganzjährigen zweilagigen Containerverkehr über die Wasserstraßen des Projektes Deutsche Einheit Nr. 17 nach Berlin über den Mittellandkanal, den Elbe-Havel-Kanal, Untere-Havel-Wasserstraße und Spree zu gewährleisten?

9. Ab wann werden diese Brücken über die Elbe und im Verlauf des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 den benötigten Durchfahrtsstrecken entsprechen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Befahrbarkeit der Elbe von Hamburg nach Dresden ist grundsätzlich heute bereits mit 3-lagigem Containerverkehr möglich. Die Nutzungszeit wird jedoch bei sehr hohen bzw. extrem niedrigen Wasserständen eingeschränkt. Derzeit kommt es noch bei hohen Wasserständen an 4 Brücken zwischen Magdeburg und Dresden zu relevanten Einschränkungen der Durchfahrtshöhe für einen 3-lagigen Containerverkehr. Bei Brückenneubauten durch die jeweiligen Baulastträger werden die für den 3-lagigen Containerverkehr erforderlichen Brückendurchfahrtshöhen berücksichtigt. Dies ist auch bei der voraussichtlich bis zum Jahr 2010 zu erneuernden Straßenbrücke Schönebeck der Fall. Insgesamt ist beabsichtigt, die verbleibenden Einschränkungen der Brückendurchfahrtshöhen durch Anhebung bzw. Rückbau nicht mehr verkehrlich genutzter Brücken im kommenden Jahrzehnt an der Elbe zwischen Magdeburg und Dres-

den schrittweise zu beseitigen. Auf der Streckenrelation von Magdeburg zum Berliner Westhafen sind für die Befahrbarkeit mit 2-lagigen Containerschiffen noch 23 Brücken anzuheben.

10. Ist es mittelfristig möglich und geplant, die Brücken- und Bauwerkshöhe an der Ausweichstrecke von Hamburg über den Elbe-Seitenkanal und den Mittellandkanal bis Magdeburg auf den Stand des Elbabschnitts Hamburg–Magdeburg zu bringen?

Die Brücken auf dem Elbe-Seitenkanal (ESK) und dem Mittellandkanal (MLK) sind für 2-lagigen Containerverkehr bemessen, wie auch im übrigen deutschen Kanalsystem der Bundeswasserstraßen. Bereits im Jahr 1996 durchgeführte Plausibilitätsbetrachtungen über die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus dieser Kanalstrecken für einen 3-lagigen Containerverkehr haben wegen der Vielzahl der anzuhebenden Brücken gezeigt, dass solche Maßnahmen nicht wirtschaftlich sind. Dies gilt unverändert.

11. Wie hoch prognostiziert die Bundesregierung den Verkehrsverlagerungseffekt auf die Wasserstraße bei einer weitestgehend ganzjährigen Mindestfahrrinnentiefe von 1,60 m auf der Elbe bei Einbeziehung des Saaleverkehrs nach Vollendung des Saale-Seiten-Kanals bei Tornitz?

Der Verkehrsverlagerungseffekt auf die Wasserstraße infolge des Ausbaus der unteren Saale wird mit 1,4 Mio. t prognostiziert. Siehe auch Antwort zu Frage 7.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die wirtschaftliche Bedeutung einer weitestgehend ganzjährigen Mindestfahrrinnentiefe von 1,60 m für die Region Sachsen/Sachsen-Anhalt?

Eine Verlagerung von Transporten auf die Binnenschifffahrt, von der auch die regionale Hafenwirtschaft profitiert, verlangt ein Mindestmaß an infrastrukturellen Voraussetzungen. Der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung an der Elbe bis 2015 prognostizierte Verkehrszuwachs setzt die genannte Fahrrinnentiefe von 1,60 m bei GlW 89 voraus.

Nur unter diesen Randbedingungen können aus dem insgesamt expandierenden Bereich der Logistikbranche die für die Region wichtigen Beschäftigungseffekte erzielt werden. Beispielhaft sind hier Containertransporte vom Hamburger Hafen zu nennen, von denen gerade auch die Häfen Magdeburg, Aken, Riesa und Dresden Zuwachsraten erwarten.

13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das heutige Verkehrsaufkommen von Binnenschiffen auf der Elbe vor einem Ausbau nur eingeschränkt für die Bewertung einer zukünftigen Bedeutung nach einem Ausbau herangezogen werden kann?

Die derzeitigen Schifffahrtsbedingungen an der Elbe wurden durch das Augusthochwasser des Jahres 2002, die Unterbrechung der Unterhaltungsarbeiten bis Mitte des Jahres 2004 sowie durch Niedrigwasserperioden in den Jahren 2003 und 2004 negativ beeinflusst. Folglich kennzeichnet das derzeitige Verkehrsaufkommen nicht die prognostizierten Potenziale für die Nutzung der Elbe durch die Binnenschifffahrt.

14. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen sich die Verfügbarkeit der (Doppel-)Schleuse Geesthacht bei Tiedeniedrigwasser in den letzten Jahren verschlechtert hat, und welche Maßnahmen plant sie, um die volle Verfügbarkeit der Schleusengruppe wieder herzustellen?

Bei extremem Tideniedrigwasser ergeben sich maschinen- und sicherheitstechnisch bedingte Einschränkungen des Schleusenbetriebs der Schleuse Geesthacht. Zur Verbesserung dieser Situation werden im Rahmen einer Grundinstandsetzung die Schleusentore, die Antriebe, die Maschinen- und Elektrotechnik erneuert. Die Realisierung der Maßnahmen beginnt in der zweiten Jahreshälfte 2006 mit der kompletten Sperrung einer Kammer. Die volle Verfügbarkeit beider Kammern ist voraussichtlich 2009 wieder gegeben.

15. Ist der Bundesregierung eine Studie des Potsdamer Instituts für Klimaforschung bekannt, wonach die Elbe als Folge des Klimawandels immer weniger Wasser führe, mit häufigerem und stärkerem Niedrigwasser zu rechnen sei, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Die Studie „Klima- und Anthropogene Wirkungen auf den Niedrigwasserabfluss der mittleren Elbe: Konsequenzen für Unterhaltungsziele und Ausbaunutzen“ des Potsdamer-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) vom Januar dieses Jahres ist der Bundesregierung bekannt. Die Studie wird zurzeit auf Expertenebene hinsichtlich der weiteren Verwertung der Ergebnisse diskutiert.

Eine Untersuchung zu Niedrigwasserereignissen an der Elbe unter Berücksichtigung der letzten 100 Jahre der Bundesanstalt für Gewässerkunde aus dem Jahr 2005 kommt zu entgegengesetzten Aussagen. Vor diesem Hintergrund können noch keine Schlussfolgerungen gezogen werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333